

Lo sgambetto Fiat al Professore e la nostalgia per Berlusconi



Monti, Elkann e Marchionne nello stabilimento Fiat di Melfi lo scorso dicembre
FOTO LAPRESSE

I rapporti della «regia casa torinese» di automobili con la politica sono sempre stati molto stretti. Anzi, più che la politica ai vertici Fiat serve (e piace) il potere, in tutte le sue multiformi declinazioni. Così accade che il supertecnico Mario Monti di fatto apre la sua campagna elettorale da superpolitico proprio a Melfi, dove si celebrava appena un mesetto fa (era il 20 dicembre) «una svolta, una ripartenza nel rapporto tra la Fiat e l'Italia». Così declamava Monti applaudito da operai, manager e rampolli della famiglia (John Elkann era appena intervenuto). Le magnifiche sorti dello stabilimento lucano venivano esaltate con toni altisonanti da un premier ormai già posizionato sulla pista di decollo delle elezioni. Il quale era arrivato ad attribuire quel rilancio industriale a un faticoso sabato pomeriggio passato a discutere a Palazzo Chigi con Elkann e Sergio Marchionne. Un confronto pacato, in cui Fiat (udite udite) aveva evitato di «chiedere aiuti all'Italia».

Quattro settimane dopo si annunciano per Melfi due anni di cassa integrazione straordinaria (altro che aiuti) che sarà attuata a rotazione per consentire la ristrutturazione degli impianti in vista del nuovo piano. Monti non reagisce, gli uffici si trincerano dietro un silenzio tombale. È probabile che il ricorso alla Cigs fosse a conoscenza del governo già durante la visita del premier a Melfi, sta di fatto che non se ne fece cenno. Oggi dal parla soltanto Elsa Fornero, per dire che la domanda degli ammortizzatori non è ancora pervenuta al suo ministero. Stop. Insomma, su Monti, Melfi, Marchionne e tutto il can can mediatico sia calato il gelo.

A confermarlo le parole dell'amministratore delegato dall'America. Monti? «Dove potevo aiutare il governo di emergenza, l'ho fatto in modo aperto, d'ora in poi la scelta è degli elettori italiani», dichiara gelido. Neanche per Luca Cordero di Montezemolo, l'uomo che lo volle alla guida della Fiat, accenna qualche appoggio. «Passerà e Montezemolo? Scelte personali». Insomma, l'uomo in blazer che ha attraversato gli oceani intessendo rapporti con Barack Obama, con il governo brasiliano, con i serbi e i russi, traccia un solco con l'esecutivo in carica a Roma. Eppure non è che Monti sia uno qualunque per la casa torinese. Anzi. Proprio come Gianni Agnelli, il professore era membro della Trilaterale, potente

IL RETROSCENA

BIANCA DI GIOVANNI
ROMA

È gelo tra Marchionne e Monti. Il Cavaliere torna sul proscenio della campagna elettorale e il manager della casa torinese gli dà una mano



COSÌ PARLÒ IL PREMIER A MELFI IL 20 DICEMBRE SCORSO

«Oggi a Melfi vediamo nascere quello che definirei "punto e a capo". Cioè una svolta, una ripartenza nel rapporto tra la Fiat e l'Italia»

...

«L'appuntamento di oggi segue l'impegno che la Fiat aveva manifestato il 22 di settembre, un lungo sabato pomeriggio - presidente Elkann e ad Marchionne - che abbiamo passato insieme a Palazzo Chigi per sintonizzare le nostre visioni per salvaguardare la presenza industriale del gruppo in Italia, senza che il governo picchiasse i pugni sul tavolo, senza che la Fiat chiedesse aiuti finanziari al governo».

...

«Possiamo dire che oggi l'impegno preso da Fiat è stato mantenuto. Abbiamo ascoltato e ho ben registrato nella mia mente, a futura memoria, che questo è un primo passo verso il "punto e a capo"».

...

«Oggi si sta lanciando una sfida importantissima per il futuro dell'Italia e per il futuro della forza con la quale l'Italia sarà nella cabina di regia dell'Europa. Si sta finalmente progettando un futuro»

think tank mondiale. Ma qualcosa è cambiato in un solo mesetto. E questo qualcosa è il fattore B, ovvero Silvio Berlusconi.

Il ritorno in campo del Cavaliere non è affatto indifferente per il manager dell'auto. Inutile (forse superfluo) ricordare il feeling della Fiat con il governo Pdl-Lega. Fu Marchionne a provocare gli obiettivi più ambiti dai neo-cons al governo: spaccatura dei sindacati, spaccatura della Confindustria. Un assalto ai corpi intermedi che non si era mai visto prima. Marchionne faceva il suo gioco: puntava (con qualche buon risultato) ad abbassare le tutele, eliminare i vincoli, conquistare una flessibilità selvaggia. Tutto per attirare eventuali partner internazionali e realizzare quella mega-fusione che avrebbe collocato la Fiat tra i grandi del mondo. Era questo il suo obiettivo fin dal suo arrivo in casa Fiat: riuscire a collocarsi tra quei 5 o 6 gruppi multinazionali che sarebbero rimasti nel mondo dopo una dura e darwiniana selezione del mercato.

RISCHIO DI SCOMPARIRE

Obiettivo fallito, almeno per ora. Tanto che l'altroieri, proprio mentre Marchionne faceva spallucce a Monti e alla sua «corte» di ministri e sponsor politici, i vertici Volkswagen in conferenza stampa affermavano senza un battito di ciglia: i nostri competitor? Qualcuno potrebbe anche fallire. Insomma, Marchionne sta facendo un triplo salto mortale, giocando prima sulla flessibilità o precarietà, oggi tentando una retromarcia sulla fabbrica, sul valore della produzione e dei modelli. Tutto troppo tardi e troppo poco. Con una costante nei quattro continenti: continuando a chiedere ai diversi governi interventi in favore della sua produzione. Secondo indiscrezioni stampa, Monti gli aveva promesso sgravi sull'export, che poi sono svaniti con la fine anticipata della legislatura. Anche se il premier qualche misura di favore ha provato a fargliela, puntando sull'aumento Iva che altro non è che una svalutazione per le imprese esportatrici.

Ma oggi la casa torinese ha bisogno di altri appoggi, altri sponsor. Alla casa di Torino serve la politica e insieme anche la finanza. In queste condizioni non c'è spazio per inimicarsi Berlusconi, che resta uno degli uomini più potenti d'Italia. La crisi in Europa continua a martellare pesantemente, tanto che Marchionne nega che possano esserci segnali di ripresa nel 2013. «Nell'Ue stiamo tutti vendendo auto a prezzi ridicolamente bassi, nessuno sta facendo soldi - ha dichiarato ieri al salone di Detroit - Tutti gli amministratori delegati sono consapevoli di questo». Visto lo scenario, meglio cementare le alleanze già sperimentate. E l'asse Pdl-Lega si è ricompattato proprio nelle ultime 3 settimane.

INDUSTRIA DELL'AUTO

Renault vuole tagliare 7500 dipendenti

La casa automobilistica francese Renault ha comunicato ai sindacati che intende ridurre il numero dei dipendenti di 7.500 unità entro fine 2016. Di questa cifra 5.700 tagli saranno realizzati tramite il blocco del turnover. La notizia è stata confermata da un portavoce della Renault, che ha precisato che gli altri 1.800 esuberanti sono condizionati a un accordo con i sindacati. I 7.500 tagli sono previsti in Francia e sono pari al 15% dell'organico. Renault ritiene che il taglio le permetterà risparmi per 400 milioni di euro oltre a consentirle «di ritrovare margini di manovra per investire e sviluppare le attività».

Abbiamo bisogno di imprese che credono nel Paese

IL COMMENTO

UGUIGLIEMMO EPIFANI

SEGUE DALLA PRIMA

Si conferma il tempo troppo lungo tra un piano industriale di nuovi modelli e nuovi prodotti ancora da definire e la condizione economica e sociale del Paese. In questo modo l'azienda non dà nessun apporto alla domanda di investimenti e sviluppo proprio nei mesi in cui sarebbe necessaria, a partire dal Sud, un'inversione di tendenza.

Il Paese paga così un prezzo alto alla strategia dell'attesa e del rinvio formulata da Marchionne, che è in controtendenza con le scelte del settore nella competizione europea.

In secondo luogo la decisione conferma l'insostenibilità non solo sociale della mancanza di un quadro completo di piani strategici del

gruppo in Italia. Sappiamo molto, e molto l'azienda dice, di quello che avverrà in altri Paesi e in altri mercati.

Le scelte che riguardano l'Italia sembrano sempre essere dettate da una logica residuale, quasi secondaria, e sempre dipendente da variabili superiori e mai determinate dalle scelte dell'azienda. Si consuma in questo modo un rapporto storico, anche di credibilità, che rende incerto il futuro. Anche perché l'evoluzione tecnologica dei modelli non può fare salti, come dimostra la costante innovazione che gli altri produttori continuano a fare. Infine la decisione rende visibilmente surreale l'avvio di

...

Le scelte che riguardano l'Italia sembrano sempre essere dettate da una logica residuale

discussione della campagna elettorale, tutta incentrata, per responsabilità precisa di chi ha portato il Paese sul baratro e oggi fa finta invece di non averne responsabilità, su temi e questioni che non sfiorano mai il tema che viceversa deve essere centrale nel confronto pubblico in vista del voto: il lavoro, l'occupazione, la politica industriale, gli investimenti. La stessa discussione su come aumentare la produttività trae da questa vicenda un'ennesima conferma del fatto che quello che conta qui da noi non è il problema di lavorare di più, ma di come si lavora e cosa si produce. E che la flessibilità dell'offerta non può essere separata da un ciclo alla tedesca degli investimenti, sia per la dimensione temporale sia per la qualità dell'innovazione che si produce.

Su questo terreno si costruisce, per di più, quella cultura condivisa che è alla base anche da noi di una

moderna e corretta trama di dialogo sociale e di buone relazioni industriali.

La vicenda, e le sue prospettive, richiamano anche la responsabilità delle forze politiche. Il governo che uscirà dalle elezioni si troverà di fronte il rischio di una profonda caduta industriale, che non riguarda fortunatamente tutti i settori ma sicuramente molti e fondamentali presidi di base e manifatturieri. Il programma del Pd è l'unico tra quelli delle forze politiche più rappresentative ad avere una proposta, e sarebbe bene che uno sforzo analogo venisse dagli altri, sia da chi ha governato a lungo curando solo gli effetti e mai

...

Tempi troppo lunghi e troppe incertezze sugli investimenti, così Fiat non offre alcun sostegno

le vere cause, e affidandosi a una politica di riduzione di costi e diritti, sia da chi nell'ultimo anno non ha colto la pesantezza di quello che stava avvenendo.

Proprio prima di Natale il professor Monti, visitando lo stabilimento di Melfi con Marchionne, disse che da lì sarebbe ripartito il rapporto tra la Fiat e l'Italia. Oggi questa affermazione suona strana, piegata ad un ottimismo un po' di facciata. Eppure il Paese ha bisogno di tornare a credere nella propria industria, a partire da quella dell'auto, di difendere le filiere manifatturiere del Sud, di non uscire da quei settori in cui tutti i Paesi tornano a investire.

Ma c'è bisogno di altro: un governo che ci creda e si impegni su nuove politiche di sostegno e imprenditori che sentano come propria la missione di rispondere, oltre che agli interessi dei propri azionisti, al destino di una comunità di cittadini e di lavoratori.